LOTNIK

ORGAN ♦ ZWIĄZKU ♦ LOTNIKÓW ♦ POLSKICH.

Nr. 4 (88) **Poznań, 3 września 1927.** **Tom VI**

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

Tydzień Lotniczy.

Zbliża się chwila wielkiego święta dla tych, którzy umiłowali nadewszystko swą ziemię ojczystą, których umysł stale zaprząta myśl o Jej — Polski bezpieczeństwie i mocy. Tym świętem będzie zbliżający się okres Tygodnia Lotniczego, urządzonego na obszarze Rzeczypospolitej w czasie od 4 do 11 września br.

Nie potrzebujemy apelować do tych, którzy rozumieją znaczenie lotnictwa i jego rolę w obronie państwa. Ci obowiązek swój spełnią należycie. Lecz wołamy do pozostałej części naszego społeczeństwa, do tych, co zastygli w niemocy jakiegokolwiekbądź czynu ofiarnego dla rozbudowy narodowego lotnictwa. Zestrzelmy wszyscy nasze myśli choć na chwilę jedną we wspólnym celu zabezpieczenia naszych granic. Niechaj wszystkie serca polskie uderzą tętnem ukochania Odrodzonej Ojczyzny. Niechaj każda matka-polka opowie swym maleństwom o potężnych hufcach podniebnych-skrzydlatych rycerzy, którzy czuwają nad nami w warkocie silników.

A tak duchowo nastrojeni nie uchylimy się od ofiary — którą obowiązkiem zwać należy, — i nie spoczniemy dotąd — aż zastępy polskich płatowców będą tak liczne, — że słońce nam przysłonią.

Wierzymy, że w szeregach tych, którzy przyczynią się do sukcesu „Tygodnia Lotniczego“ nie zabraknie nikogo.

Pokażmy światu swą moc i hart narodowy, którego brak, stale nam jest zarzucany.

Dla przestrogi.

W historji architektury cywilnej, aż do ostatnich czasów nie spotykało się dotychczas czynników, któreby mogły zmienić zasadnicze zewnętrzne formy budowania. Prawa gospodarcze nakazywały miastom skupiać się i rozbudowywać je wzwyż, stawiając jedno piętro nad drugiem.

Budownictwo wojskowe dotąd szło zupełnie innemi drogami i rozwijało się według swych odrębnych zasad.

Dziś jednak nastąpił przewrót, budownictwo cywilne musi przystosować się do wojskowego, i obydwa zmuszone są ujednostajnić kierunek, od chwili kiedy pojawił się nowy czynnik w grę wchodzący — lotnictwo i chemja.

Wydarzenie to wszechświatowej doniosłości zagroziło budownictwu wogóle przez stworzenie nowego frontu powietrznego, stawiając w sytuacji bardziej przykrej i niebezpieczniejszej budownictwo cywilne, bo wojskowe posiada jednak już pewne urządzenia obronne.

Zaszły zatem zmiany kardynalne; co się jednak dzieje w świecie budowniczym.

Bezradnie i bezbronnie, z nadzieją ciszy sielskiej-anielskiej i wiecznego pokoju wznosimy mury bez uwzględnienia potrzeb związanych z obroną kraju, nie reagując zupełnie na codzień wzrastające możliwości działania strasznej w skutkach broni powietrznej i chemicznej.

Zjawisko to można sobie chyba tylko wytłomaczyć jakimś psychicznym bezwładom, — nieznajomością potężnych środków niszczycielskich, wreszcie brakiem funduszów.

Przedewszystkiem brak jednak jest impulsu działania.

Przyszła wojna, w przeciwieństwie do lat minionych, nie będzie walką dwóch oddzielnych armji, lecz całych uzbrojonych narodów walką aż do zupełnego wyniszczenia, w której wszystkie środki będą godziwe i dozwolone.

Gwarancje międzynarodowych traktatów w tym wypadku mogą nosić tylko pozory trwałości.

Najnowsze środki niszczycielskie powietrzne i chemiczne zostaną skierowane nietylko przeciw walczącym armjom, ale i przeciw miastom za frotem, jako przeciw skupieniom węzłów obronnych, gospodarczych i politycznych.

Podział kraju na front i „tyły“ stał się przeżytkiem dzięki broni powietrznej, która całe państwo zmienia w „front“ tylko, a akcja silnej floty powietrznej nie zawsze może być w stanie w zupełności uchronić przed powietrznym napadem.

Tak więc w konsekwencji nowych warunków, wytworzonych przez broń powietrzną i chemiczną musi nastąpić w dziedzinie budownictwa wogóle, zupełny przewrót, musi się ono zastosować do sposobu obrony, — musi pokierować właściwie rozwojem miast i to bezzwłocznie — bo inaczej będzie zapóźno.

Najgłówniejszemi postulatami nowego kierunku jest konieczność decentralizacji, w przeciwieństwie do skupiania budowli; rozrost miast musi iść wszerz, częściowo wgłąb (pod ziemię), lecz nigdy w górę.

W miastach musi być dużo parków i ogrodów.

Wyłącznie bierna obrona miasta takiego jak Nowy York ze swemi gigantycznemi drapaczami nieba — kolos na glinianych nogach, w praktyce jest nie do wykonania — pozostaje jedynie droga obrony czynnej przy pomocy silnego własnego lotnictwa, nieprzerwanie pracującego, które w każdej chwili gotowe może być do zaatakowania wroga.

Rozmiar zniszczenia miasta stoi w stosunku prostym do gęstości zabudowań i wysokości budynków.

Bronią skierowaną nadto przeciw ludności cywilnej staną się gazy trujące.

Bomba pełna stężonego gazu, który nieraz zatruwa powietrze w stosunku 1 : 60 miljonów, strącona z płatowca, miastu całemu przyniesie śmierć, jeśli zaniedba ono właściwej obrony w budownictwie.

Nowo powstające budowle winny być dzić zaopatrzone w schrony podziemne w piwnicach, w których zastosowane zostaną urządzenia odpowiednie przeciwgazowej wentylacji.

Miasta niewłaściwie zabudowane, winny preliminować w budżetach swych sumy na budowę odpowiednich podziemnych schronów, które w czasie wojny zapewnią mieszkańcom ratunek życia i mienia.

Słów tych kilka, które publikujemy jako cząstkę zagadnień nowego problemu, niech się stanie materjałem dyskusyjnym w sferach miarodajnych.

Lepiej w czas niż za późno.

I. Koło Miejscowe Kol. L.O.P.P. w Kielcach.

„Im więcej członków Ligi, im więcej ofiar na jej patrjotyczne przedsięwzięcie — tem więcej gwarancji, że Polska będzie nietykalną“.

S. Wojciechowski

Głęboko wierzący w słuszność i ważność powyższych słów w dniu 24. VI. 1925 r. na organizacyjnem zebraniu nielicznych wówczas członków LOPP., pracowników kolejowych bez różnicy przynależności związkowej, założyli I-sze Koło Kolejarzy Ligi Obrony Pow. Państ. w Kielcach. Do zarządu tego Koła powołano pp. Krzyżanowskiego prezes, Polita sekretarz, Budyłkina skarbnik, Ralfa, Starzyńskiego, Jańca i Chojnowskiego członkowie; do Kom. Rewizyjnej pp. Traczewskiego, Sowińską i Siwka. Wkrótce potem pp. Starzyński i Siwek wystąpili a na ich miejsce wybrano p. Tomaszewskiego.

Działalność Koła polegała przedewszystkiem na zjednywaniu członków Ligi. W tym celu między innemi wydano odezwy do Związków Zawodowych kolejowych i do Zawiadowców stacji, które odniosły ten skutek, że gdy w końcu 1925 r. należało do LOPP. 87 kolejarzy, w dniu dorocznego walnego zgromadzenia członków koła t. j. 4. III. 1927 roku liczono ich 465, a obecnie 550. Prócz tego Koło organizowało „Tygodnie lotnicze“ na terenie kolejowym i odczyty o lotnictwie; przedstawiciele Koła pracują w Komitetach Powiatowym i Wojewódzkim LOPP. w Kielcach pp. Krzyżanowski, Polit i Budyłkin; zabiegają o szybkie zrealizowanin projektu budowy lotniska w Kielcach, co jest przewidziane na 1928 rok Koło prenumeruje czasopisma lotnicze jak: „Lot Polski“, „Lotnik“ i „Młody Lotnik“.

Składki członkowskie zbierane są podług list dostarczanych przez Zarząd Koła każdomiesięcznie do kas stacyjnych.

Wpływy i wydatki wynosiły:

W III i IV kwart. 1925 r. wpływy 2374 zł. 34 gr. (w tem z „Tyg. Lotn.“ 1382 zł. 84 gr.).

Za cały 1926 r. wpływy 2032 zł, 48 gr. (w tem z „Tyg. Lotn.“ 171.18, 1 fr. 10 h.).

W pierwszym półroczu 1927 r. wpływy 1628 zł. 89 gr.

Wydatki w 1925 r. — 33 zł. 80 gr. w 1926 roku 28 zł. 50 gr.

Pozostałe sumy zgodnie ze Statutem Ligi wpłacono do Komitetu Powiat. i Wojewódz. LOPP. w Kielcach.

Naogół Koło rozwija się bardzo pomyślnie i przejawia ożywioną działalność propagandową na terenie stacji od Kielc do Sławkowa Zajezierza i Olsztyna, oraz od Skarżyska do Słotwin i Sandomierza. Na podkreślenie zasługuje nader punktualne wpłacanie składek przez stacje:

Kielce kasjer Krzyżanowski H., Skarżysko Zaw. Wiszniewski, Niekłań Zaw. Baran, Suchedniów Zaw. Nagórski, Zagożdżon Zaw. Zeron, Garbatka Zaw. Plaskota, Wierzbnik Zaw. Witkowski, Koniecpol Zaw. Zyruk, Miechów Zaw. Cynke, Sławków Zaw. Nowakowski, Wolbrom Zaw. Solecki, Włoszczowa Zaw. Dobkowski, Sitkówka Zaw. Radczuk.

Od ostatniego walnego zgromadzenia członków pracami Koła kieruje dawny, uzupełniony w swym składzie, Zarząd: pp. Rudolf-Tadeusz Krzyżanowski prezes, Józef Polit sekretarz, Bazyli Budyłkin skarbnik, Henryk Chojnowski i Mieczysław Jagielski członkowie, Anna Budyłkinówna i Jan Tomaszewski zastępcy. Kom. Rewiz, Kazimierz Kamieński, Władysław Zeber i Jadwiga Kuszewska.

Cześć wszystkim tym członkom co przez należność do I-go Koła Kol. i wpłacanie 50-cio groszowych składek tak wydatnie dopomagają Lidze do budowy instytutu aerodynamicznego, lotnisk, lądowisk i hangarów, — do zakładania szkół pilotów i mechaników, stacji meterologicznych i t. p. Cześć im, że rozumieją doniosłość słów Pana Prezydenta Mościckiego: „Nie wolno nam nie doceniać wielkiego znaczenia Lotnictwa i opóźniać się z jego rozwojem“. Cześć wszystkim tym co współdziałają w oczyszczaniu się z dawnego grzechu — niedbalstwa obywateli o silną szybko działającą obronę Rzeczypospolitej.

Niechaj nie będzie jednego kolejarza, który by nie zechciał stanąć pod sztandarem Ligi.

Zapisujcie się koledzy na jej członków. Wpisowe wynosi jednorazowo 1 zł., a składki miesięczne zaledwie 50 gr. Członkowie dożywotni wpłacają jednorazowo 150 zł.

Lotnictwo duchowne.

Może omyłka druku? Może — „duchowe“? O nie, bynajmniej! Właśnie *duchowne, kościelne, arcybiskupie!*

Nowość, przewrót w dotychczasowym lotnictwie, sanacja — i to zapewne zdrowa, skoro duchowna!

Stało się to wszystko tak jakoś cicho, konspiracyjnie — może w głębokich katakumbach, a może na podwórcach Watykanu. I nagle — opanowało świat. Jak każda prawda, której nic oprzeć się nie zdoła. Wszyscy się z tem odrazu pogodzili, nie zdziwili się nawet. Każdemu się zdaje, — że to tak było od tysiąca lat...

Niestety tylko — lotników na czas nie powiadomiono. Czyż lotnicy są heretykami, że ich pominięto. Czy może stało się to z winy śpiączki „Aeroklubu"?

Dość, że się stało. I oto latają dzisiaj po szerokim świecie piloci w sutannach, wikarjusze i kardynałowie... Startują i lądują i wykonują loopingi na specjalnych duchownych płatowcach.

Niedługo śluby brać będziemy w kabinie samolotu duchownego. Ziściły się fantastyczne pomysły ekranu.

Bo oto co donosi „Agencja Wschodnia" pod datą 9 sierpnia z Pragi:

„... o godzinie 8[45] rano porucznik Skala wystartował na samolocie *świeckim*, rozpoczynając lot Praga - Moskwa - Tokio ..."

Prosimy Agencję Wschodnią o garść informacyj, dotyczących aparatów duchownych.

Śmig.

Samolotem z Szanghaju do Nankinu.

(Fragment z toczących sie obecnie walk).

Kilka dni temu miałem sposobność spotkać jednego z moich dawnych znajomych, kapitana lotnika korpusu ekspedycyjnego w Chinach, któremu obecnie zawdzięczam możność podzielenia się z czytelnikami jego przeżyciami jako lotnika z Szanghaju, z czasów ostatniej ofenzywy generała armji południowej Czan-Kai-Czeka. Oto w jaki sposób określa on przeżycia wśród znanej nam i groźnej dla pokoju całego świata chińskiej masy. Zostawił mi również parę fotografji, które załączam do niniejszego artykułu.



Chińskie miasto Nankin nad rzekę Jan-Tse-Kiang. Wielki rzeczny port koncentrujący znaczną część eksportu z Chin.

Eskadra nasza — mówił kapitan — przybyła do miasta Nan-Kin, które znajdowało się jeszcze w posiadaniu marszałka Tszan-Tso-Lina, władcy Chin Północnych. Miasto to jest położone nad rzeką Jang-Tse-Kiang. Tam, zaraz po pierwszym locie, wykonał jego obserwator zdjęcie portu. Dokonał go, gdy powracali na lotnisko, fotografując z małej wysokości. Jest to raczej szkic panoramowy, przedstawia jednakowoż dobrze ogrom rzeki i ruch w porcie. Po rozlokowaniu się w mieście, a raczej na lotnisku za miastem, w pobliżu grobów dynastji Nankingów, która panowała długi czas w Chinach i jest jedną z najstarszych, zwiedził inne zabytki i kurjoza tegoż miasta. Wprawdzie armja południowa zbliża się nieustannie, aby zająć Szanghaj, my zaś — mówił kapitan — jako korpus ochronny, strzegący mienia cudzoziemców i właściwie demonstrujący, nie mieliśmy zbyt wiele pracy.

Opodal naszego lotniska znajdowała się eskadra chińska, która codziennie dokonywała lotów obserwacyjnych i bombardowań w rejonie armji południowej. Raporty, które przynoszono z tych wywiadów, nie były zbyt pocieszające. O tem opowiem później, obecnie chcę opisać samo miasto. Wypadki bowiem wojenne są znane, nie będą przeto w szczegółach interesować wszystkich. Sam Nankin jest wielkim rzecznym portem handlowym, gdzie koncentruje się handel prowincji Chin Środkowych. Przez miasto przechodzi szlak karawan, które ciągną z głębi Azji, przenosząc cenny chiński jedwab, porcelanę i inne wyroby. Tu, w Nankinie, jest jakby stacja przeładowcza, skąd dżonkami idzie towar w dół rzeki, której szerokość w tej miejscowości wynosi około 2 kilometrów. Wszystko płynie do Szanghaju, gdzie przeładowują towar na okręty oceaniczne.

Charakterystyczną rzeczą w porcie są pływające na dżonkach palarnie opjum, które niczem nie różnią się na zewnątrz od innych dżonk i tylko wtajemniczeni znajdują na nie wstęp.



...na lotnisku za miastem, w pobliżu grobów dynastji Nankingów...

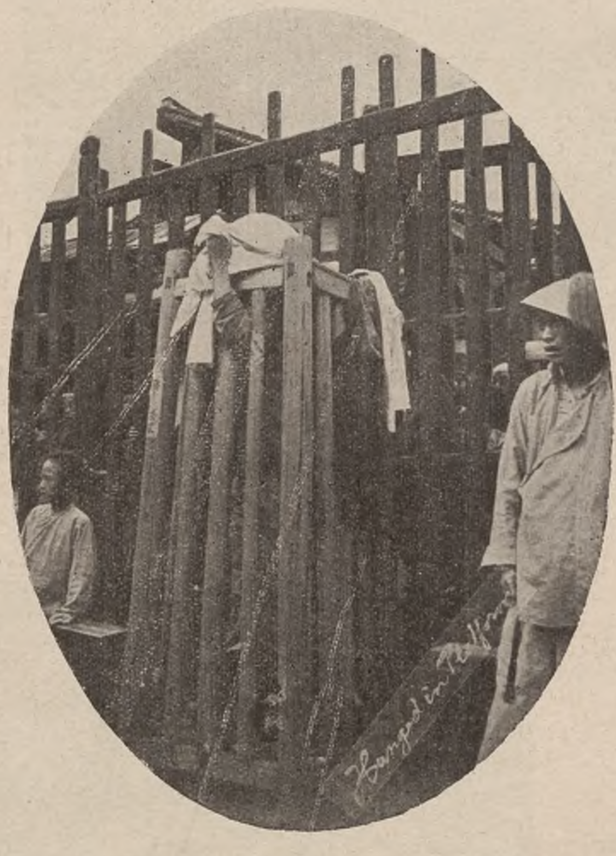


Płonąca po ataku lotniczym miejscowość Chin — Kiang.

Tamtejsza policja, uzbrojona w surowe przepisy, tropi synów nieba, oddających się zabójczemu narkotykowi. Mając jednak za-

ufanego Chińczyka, który pełnił służbę wywiadowczą na korzyść naszego oddziału, udało mi się zwiedzić i nawet zakosztować, za dość wysoką opłatą, trującego opjum. Nie wiem, czy dłuższe używanie lub spalanie go w większej ilości sprowadza ów pseudo błogi stan, gdyż ja osobiście po tej imprezie czułem się tak chory, że na drugi dzień o opanowaniu maszyny w powietrzu nie było mowy. Mieliśmy po południu na lotnisku niespodziankę, wieją tutaj bowiem wiatry z pustyni Gobi, tak gorące i suche, że silniki grzeją się natychmiast, zaś śmigło pracuje jak w próżni, nieznajdując prawie oporu w rozrzedzonem powietrzu. Obeszło się jednak bez strat i samoloty musiano pozostawić w spokoju, nie mogąc wykonać lotów. W dodatku opjum dogodziło mi specjalnie i mimo to, że wielokrotnie latam na wielkich wysokościach i przeprowadzam akrobację, nie przytrafiły mi się takie zawroty głowy i stan mdłości, jak po owych fajkach nankińskich.

W kilka dni później wybieraliśmy się na front celem obserwacji, jak też pracują chińscy lotnicy. Nie widziałem tu ani jednej walki powietrznej. Samoloty wrogie czynią wrażenie, jakby unikały się wzajemnie. Zato artylerja ostrzeliwuje rozmaicie. Strzelają do swoich często, a do obcych stale. Szczególnie jednak brak artylerji wyszkolonej zenitowej, zapewnia bezkarność lotów nad frontami i poza nimi. Wojska, gdy ukażą się lotnicy strzelają, lecz tylko te, które są na linji bojowej i które oswoiły się z widokiem samolotu. Inne, sprowadzone z głębi prowincji, złożone po większej części z ludzi ciemnych, zabobonnych na widok płatowca nieraz uciekają w popłochu, wierząc, że są to skrzydlate demony.



Lotnicy chińscy wojsk północnych, przeważnie oficerowie, wykorzystują ten strach i bombardują wszędzie nieprzyjaciela z zupełnym spokojem i pewnością siebie. Ku memu zadowoleniu otrzymałem w kilka dni potem od jednego ze znajomych oficerów zdjęcie płonącej od bomb miejscowości Chin-Kiang. Krótko po bombardowaniu, wojska północne osiągnęły tam lokalny sukces i dlatego udało się sfotografować miasto jeszcze podczas pożaru. Wojna domowa kosztuje drogo. Na drugi dzień miałem sposobność oglądać posiew wymiaru sprawiedliwości chińskiej, dokonanego przez gubernatora miasta na zwolennikach Kuomin-Tagu.

Na rzeką, prawie, że w środku miasta, leżały pokotem niepogrzebane trupy zwolenników komunizmu i agitatorów. Ginie ich dziennie tysiące, jednakowoż i oni odpłacają się pięknem za nadobne. Egzekucja odbywa się tam bardzo szybko w sposób nad wyraz prymitywny. Przychwyconych na agitacji odprowadza się hurtem natychmiast w miejsce publiczne i, związawszy ręce do tyłu, każą im klękać. Skazanego chwyta jeden z egzekutorów za włosy, naginając w ten sposób głowę przed się, drugi zaś jednem uderzeniem szerokiego chińskiego miecza ścina głowy po kolei. Pomimo okrutnego losu każdy z nich umiera wprost ze śmiechem na ustach, co tłomaczy się ich religją, która uważa śmierć za wyzwolenie i obiecuje reinkarnację po śmierci. Trudno jest z tem walczyć.

Prócz tego codziennem widowiskiem są tam głowy Chunchuzów, porozwieszane na słupach telegraficznych. Rozbójnicy ci, korzystając z chaosu, wytworzonego przez walki, dopuszczają się rabunków i okrutnych zbrodni. Rekrutują się oni zwykle z prowicji i są jeszcze posiadaczami warkoczy. Rozkaz ten odniósł skutek jedynie w wielkich miastach, gdzie oko policji czuwa. W głębi państwa szanują jednak tradycję.

Na porządku dziennym jest widok szeregu klatek, a w nich zamkniętych Chińczyków, którzy za drobne przestępstwa (samowolne podwyższanie cen na rynku) są chwytani przez policję i umocowywani za szyję w tych klatkach. Delikwent pozostaje w wiszącej nieco pozycji przez kilka lub kilkanaście godzin. Zawieszenie w takiej klatce powoduje bardzo często śmierć ukaranych, ponieważ następuje rozciągnięcie kręgosłupa.

Nagle wśród tego zwiedzenia osobliwości chińskich przybiega do mnie ordynas, który zameldował mi, że jesteśmy zaalarmowani

i mamy odlecieć do Szanghaju. Rodziny europejskie odjechały na naszych okrętach. Armja południowa zbliża się do Nankinu. Jakie sceny musiały dziać się w Nankinie, po zajęciu go przez armję narodową, niech zaświadczy o tem zdjęcie, które załączam.



Przedmieście Nankinu po zajęciu przez armję południową.

Część miasta, spalona i zbombardowana przez lotników armji południowej, pozostanie na długi czas w gruzach. Eskadra nasza przyleciała do Szanghaju, orjentując się wzdłuż rzeki. Tu rozpoczęło się to samo, co w Nankinie. Co dalej działo się i dzieje się obecnie, nie wiem, gdyż zostałem powołany do kraju.

Świat budzących się Chin jest tak od nas oddalony, a jednakowoż tak wybitnie wpływa na całokształt obecnych zarządzeń, że warto o nim coś niecoś wiedzieć, tych kilka słów i fotografie które otrzymałem od dzielnego lotnika pozwalają mi podzielić się z czytelnikami tą garścią wrażeń, które tak rzadko do nas przenikają. Gdy otrzymam nowe informacje, niezwłocznie postaram podzielić się niemi z czytelnikami. *S. P.*

Do Zurychu.

Laikom, dalekim od powietrznych dróg, ludziom, nie znającym *duszy lotnictwa i przejawów zewnętrznych jego zdrowia, a tem samem rozwoju,* szczególnie — gdy mowa o stosunkach polskich — niezmiernie trudno wydać rzeczowy sąd w materjach lotniczych. O życiu lotniczem nie wolno sądzić podług reklamy — to nie „Krem zdrowia Elida“ i nie poezja Tuwimów! Trzeba umieć wyłowić pośród nawału bibuły reklamiarskiej nieraz najkrótszą wiadomość, która esencjonalnym sensem swym przewyższa niepomiernie wspaniałe afisze z metalowymi płatowcami lub grube tomy z ilustracjami.

Mamy dziś przykład na to. Oto reprezentacje polskie biorą udział w lotniczych konkursach — Zurychskim i Małej Ententy.

Liczne coroczne zawody lotnicze są najlepszym egzaminem ze stanu awjacji państw, są też bodźcem skutecznym do pracy na przyszłość. Ustawać w tej pracy nie wolno — bo każdy blamaż zbyt drogo kosztuje, jest najboleśniejszem upokorzeniem.

Wdzięczni zatem jesteśmy mądremu gospodarzowi naszego lotnictwa wojskowego, płk. Rayskiemu, że na właściwe drogi kieruje ekspansję polskiego imienia lotniczego. Pułk. Rayski, za czas swych rządów, postawił Polskę w szeregu najgłośniejszych wyczynów: lot śródziemnomorski, lot do Tokio, wizyta estońska, przygotowania do próby transatlantyckiej... Teraz — konkursy. Wysłano najlepszych pilotów. Wszystko to odbywa się bez reklamy w pismach — jak zwykle — niemal głucho.

I nawet już o to nie chodzi, by zdobyć laury pierwszeństwa (aczkolwiek śmiało możemy do nich pretendować). Ważniejszym jest nawet sam *fakt stawania do zawodów, przypowinania się zagranicy.*

Jak płytką jest zwykle reklama i jak iluzoryczną, stwierdzić to możemy po roztrąbio-

nych przez Niemcy komunikatach i zapowiedziach o locie Junkersów do Nowego Świata. Wynik — kompromitacja. Reklama usposabia podejrzliwie i nieraz za wielkim afiszem czai się... wielka tajemnica. Przy uczciwej, nieposzlakowanej pracy państwowej, reklama nie należy do pracownika. Obowiązek reklamowania leży na innych czynnikach — na prasie.

* * *

Mimowoli mówiąc o tegorocznych konkursach, przychodzi na myśl amerykański rozgłos, jakim cieszyły się rajdy i rajdziki za czasów poprzednika płk. Ludomira Rayskiemu. Było wiele huku — i dużo fotografji. Bo kto się o to starał i komu o to chodziło?! Źle bywa z bufonadą na wysokim stolcu. „Wdzięczność Ameryce“ została nagrodzona. Na małym skwerku wsiąkło w powietrze to, co z powietrza w swoim czasie przyszło.

Kalejdoskop.

Gdy kiedyś wreszcie, po wielu — wielu latach, dojdzie w Polsce do stworzenia Podsekretarjatu Stanu dla spraw Lotnictwa (a będzie to wówczas, gdy Andora lub Monaco posiadać będą Ministerstwa Lotnictwa) — wdzięczne pole do pracy otworzy się przed historykiem lotnictwa polskiego. Gruby da się napisać tom, po którego przeczytaniu zapanuje w umyśle czytelnika zupełny chaos. Będzie to wówczas dosłownie „Kalejdoskop“!

Dowiemy się natenczas o tem, jak to jedne i te same instytucje lotnicze co pewien czas zmieniały zasadniczo pogląd na sprawę utworzenia Podsekretarjatu Stanu.

Ci, którzy na wielką skalę rozpoczynali propagandę „za“, drukując w swych organach magiczne słowo „Podsekretarjat“ tłustym drukiem i kursywą — kończyli tą propagandę wielkim atakiem „przeciw“, strojąc nagle organki na inną melodję.

Zapewne ludzie ci musieli znać przyczyny, dla których ich instytucje zawracały z połowy drogi (zawracając tem samem głowy tak zwanym szerokim masom). Zapewne. — Ale napewno też przeciętny obywatel polski, czytający pisma lotnicze, dezorjentował się do reszty, tracąc przytem zaufanie do poczynań niektórych instytucyj, skądinąd pożytecznych.

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

8 Powieść lotnicza.

Tymczasem krasnoarmiejcy pochwycili go i ciągnęli na tak zwany „dopros“ do specjalnej „sali“, pod ścianami której stały narzędzia tortur. Tam go rzucono na ziemię. Takie znużenie go ogarnęło, śmiertelna niemoc, zasnął... Śniły mu się dziwne rzeczy. Że porucznik żyje, że są razem na balu w Warszawie — jest także pani kapitanowa Wyszomirska, — a dziecko już tak wyrosło, — takie duże! takie ma śliczne błękitne oczy!...

I nie wiedział Felek skąd tyle szczęścia. W tem obudził go silny ból w boku. Otworzył oczy. Nad nim stał komisarz — kopnął go jeszcze raz dla otrzeźwienia.

Felek nie chciał wstać. Dwóch krasnoarmiejców pochwyciło go i postawiło na nogi. Opodal stało jeszcze kilka komisarzy i jakaś kobieta, także w komisarskiej czapce.

Jeden z komisarzy odezwał się do niego, dość zresztą uprzejmie.

— Jeżeli nam powiesz, gdzie stoi wasza eskadra i sztab frontu — darujemy ci życie. Pójdziesz do obozu jeńców, a kiedyś może wrócisz do kraju, do swoich.

Felek roześmiał się dziko.

— Ach psubraty, co głosicie wolność i równość, a napadacie na wolny kraj i męczycie, zabijacie ludzi...

Komisarz krzyknął, groźnie. — Dosyć!...

— Nic wam nie powiem, słyszycie psubraty, sukiny dzieci! Choćbyście mnie zamordowali, na śmierć zakowali, żywcem pogrzebali. Nic wam nie powiem! nic się odemnie nie dowiecie! tak mi Boże dopomóż!...

— A no zobaczymy, — odrzekł komisarz i skinął na dwóch pachołków. Pochwycili go, przywiązali między dwa żelazne słupy za nogi i ręce.

Kobieta w komisarskiej czapce podeszła i spytała grzecznie.

— Pan jest lotnikiem polskim prawda?

— Toć wiecie, — psia wasza mać, cholery ciężkie! — krzyknął Felek.

— To się świetnie składa.

Skinęła na oprawców. — Igiełki!...

Co człowiek u steru — to nowa polityka lotnicza, pomyślana na daleką metę... kadencji Zarządu. „Lotnik“, a wraz z nim i Związek Lotników Polskich, w momencie powołania Podsekretarjatu, będą miały czyste sumienie. Od początku bowiem, gdy tylko padło słowo *Podsekretarjat* — do końca przy niem wytrwają. Nie potrafimy bowiem wmówić w siebie, że to, co było białem, stało się czarnem. A tembardziej nie potrafimy narzucić tego zdania ogółowi, gdyż... nie mamy w tem żadnego interesu. Przyświeca nam jedynie dobro sprawy lotnictwa. Zcalenie rozproszkowanych władz lotnicz. w jeden naczelny organ, odpowiadający znaczeniu lotnictwa polskiego w koncercie światowym i oddanie organu tego pod kierownictwo prawdziwych fachowców — oto jeden z zasadniczych wytycznych naszego programu. Krzepi nas przytem i do pracy zagrzewa przekonanie, iż wśród obecnych kierowników nawy lotniczej nie brak ludzi, którzy zdania nasze w zupełności podzielają.

Warto zamyślić się nad tem, kto ma słuszność, warto zastanowić się — póki czas.

Najmocniej jesteśmy bowiem przekonani iż obecny stan rzeczy, obfitujący w sekrety i podsekrety — ustąpi miejsca Podsekretarjatowi Stanu dla Spraw Lotnictwa.



POLSKA.

Lotnicy fińscy przylecieli do Warszawy. 23 sierpnia rano przylecieli do Warszawy o godz. 7.45 lotnicy fińscy na trzech samolotach. Między przybyłymi znajduje się szef departamentu lotnictwa fińskiego, 3 oficerów i sierżant mechanik. Na spotkanie gości wyjechali przedstawiciele naszego lotnictwa na 3 samolotach, spotkawszy ich w okolicy

---

W tej chwili jeden z nich wyjął z ognia dwa żelazne rozpalone do białości, oprawione w drzewo żelazne pręciki.

— Proszę pana, — niech pan spokojnie stoi, a ja żeby się kto nie pomylił to panu na czole narysuję znaczek lotniczy. — Uprzedzam, że jeżeli pan będzie trząść gową, to będzie więcej bolało. — Może pan przytem oko stracić...

Felek zaciął wargi. — W tejże chwili uczuł straszny ból i zapach palącego się mięsa.

Kobieta wolno starannie wodziła rozpalonemi igiełkami po jego czole.

Nabrał pełne usta sliny — plunął jej w twarz.

Śmiejąc się, otarła twarz chustką! — O — jaki pan niewdzięczny! Ale widać pan lubi znaki lotnicze. Skinęła na oprawców.

— Rozpiąć go!...

Rozdarli mu mundur i koszulę na piersiach.

— A teraz żeby pan nie mógł okazywać swej wdzięczności, to — ot i dotknęła do jego ust rozpalonem żelazem.

Felek skrzywił się strasznie. Nieludzki ból. Komisarze zanosili od śmiechu.

— Brawo Sara, brawo!...

Ona zaś powoli kreśliła na jego piersiach straszliwy ognisty znak śmigła.

Dym z palonego ciała szedł mu w nos. Nie mógł wytrzymać, wył z bólu.

Sara zdawała się z najwyższą rozkoszą chłonąć w siebie te jego cierpienia nieludzkie — oczy jej błysnęły chciwie.

A i komisarze uśmiechali się z zadowoleniem.

— No i co — chłopaczku, będziesz gadał? — spytał jeden z nich.

— Spalicie żywego — nie!...

Wybełkotał Felek, a łzy mu płynęły po twarzy na spalone piersi.

Kobieta odeszła.

— Zacięta bestja, ale już mnie znudził. Komisarz dał znak oprawcom.

— Baty!...

W tejże chwili zdjęli ze ściany dwa żelazne pręty z drutami i gałkami żelaznemi na końcu.

— Bić! — szczęknęła komenda.

Kulki zaczęły strasznie grzęznąć w ciało, szarpać...

Małkini przybyli razem do Warszawy. Na lotnisku oczekiwali ich zastępca szefa lotnict. wojsk., pułk. Suchanek oraz oficerowie I. pułku lotniczego. W ciągu trzech dni zwiedzą goście fińscy stolicę, poczem udadzą się do Krakowa.

Do wiadomości pilotów. Z względu na częste przeloty płatowców na lotnisko w Katowicach komunikuje Kierownictwo lotniska:

Lotnisko a szczególnie lądowisko w ścisłym znaczeniu jest już zupełnie gotowe i może być używane. Część ta odznacza się jako koło koloru czarnego o średnicy 170 m. Napisu jeszcze niema. Koło jest obwiedzione jasnym (żółtym) pasem. Wobec okoliczności. że na lotnisku Katowice nie ma jeszcze stałego i normalnego ruchu uprasza się o zamierzonem lądowaniu uprzedzić Kierownictwo lotniska telegraficznie lub telefonicznie (Katowice 1788). W wypadku zawiadomienia o przylocie zostanie miejsce lądowania (dotknięcie kołami ziemi) oznaczone wyłożoną literą „T“, której położenie uwzględnia panujący chwilowo wiatr. Lotnisko jest położone 2 km. w kierunku południowo-wschodnim od Katowic. Na krańcach lotniska są 3 połączone ze sobą podłużne stawy a z 2 stron młody las.

HISZPANJA.

Lotnictwo w Hiszpanji, Według ostatnich wiadomości lotnictwo hiszpańskie dysponuje obecnie 700 płatowcami i 400 silnikami i jeszcze przed końcem przyszłego roku będzie posiadać 1000 płatowców i 900 silników — z tych 350 silników chłodzonych wodą.

FRANCJA.

Dar na lotnictwo. Reprezentant dzienników amerykańskich „Bulletin of Philadelphia“ i „Chicago Daily News“ w Paryżu, p. Gunther wręczył Aero-Klubowi Francji czek na 25.000 zaofiarowanych przez „Bulletin of Philadelphia“ za odbycie lotu transatlantyckiego z jednej z stolic europejskich do Philadelphji.

NIEMCY.

Komunikacja lotnicza w Niemczech w miesiącu czerwcu. T-wo „Deutsche Luft Hansa“ przywiozło w miesiącu czerwcu 14.775 pasażerów, 121,078 kg. bagażu, 99,689 kg. frachtu i 61.479 kg. poczty i gazet. Ogółem Ogółem przeleciano w tym miesiącu 1.150.000 klm. w regularnej komunikacji.

SZWAJCARJA.

Z zawodów z Zurichu. Międzynarodowe zawody w Zurichu odbywają się z wielkiem powodzeniem. Prawie codziennie asystuje 30 do 40.000 widzów.

Felek ryknął z bólu.

Nie, to nie do zniesienia, to nad moc człowieczą! O Jezu Chryste za co mnie tak karzesz!

I przyszła mu myśl ostatnia, jedyna krzyknął.

— Będę mówił!

— A to co innego! — ozwał się komisarz, a oprawcy bić przestali.

Felek bełkotał.

— Eskadra nasza stoi we wsi — N — w sile piętnastu samolotów. Dowództwo frontu cofnęło się...

Kłamał chytrze. — Komisarz zapisywał. Gdy Felek skończył komisarz zapytał.

— Nic więcej nie wiesz?

— Nie! — jęknął Felek.

Komisarz schował notes.

— Mówiłem ci chłopaczku, że będziesz gadał, jak cię grzecznie poprosimy. A teraz wzamian za to darujemy ci życie, chodź z nami.

Oprawcy odwiązali go od słupów. Padał z bólu i z wycieńczenia.

— No chodź z nami! — prosił go grzecznie komisarz.

— Tylko przy okazji weź na wszelki wypadek ze sobą tą trumienkę dla ciebie przygotowaną...

Oprawcy wpakowali mu ją na plecy i prowadzili go, kłując bagnetami. Wyszli w pole. Padał już wczesny zimowy zmierzch.

ROZDZIAŁ X.

Darowanie życia.

Szedł Felek i dźwigał własną trumnę. — Za co mnie tak karzesz Boże? szeptał, lecz jakiś głos wewnętrzny dopowiadał. — I Chrystus także dźwigał swój krzyż.

Nagle wtrącili go do jakiegoś dołu wśród pola. Zdjęli z niego trumnę. Lecz w tejże chwili oprawcy uzbrojeni w łopaty jęli zasypywać dół zmarzłą, twardą ziemią.

Felek nie mógł się ruszyć. — Ręce i nogi miał związane. — Wyskoczyć z dołu było niemożliwością.

I oto ziemia sięga już do kolan do pasa i wyżej. — Aż wreszcie ogarnęła go swym czarnym lodowym uściskiem do szyji.

Straszliwi grabarze ziemię dokoła ubili.

Po szyję był wkopany. (C. d. n.)

Ocena lotów akrobatycznych odbywa się według następujących punktów: precyzyjność w wykonaniu figur, dokładność, elegancja szczególnie pod uwagę stosunek nośności użytecznej do wagi maszyny i siły motoru lotniczego.

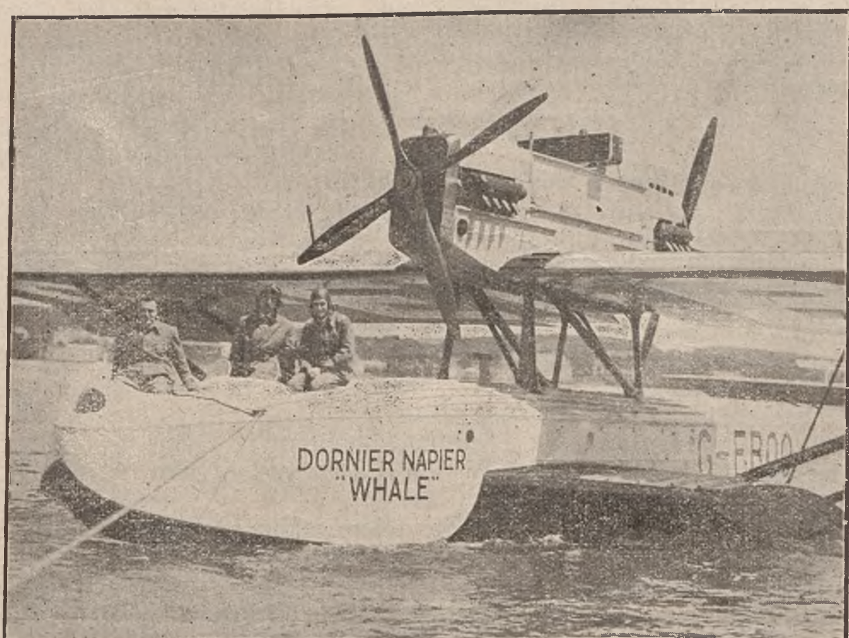
(Kazia)



Rewja lotnicza w Centocelle (lotnisko Rzymu). Premjer, Minister Lotnictwa Benito Mussolini przed frontem eskadr nowych płatowców dziennych niszczycielskich (Fiat).

i ogólne wrażenie. Jury składa się z sędziów poszczególnych krajów, biorących udział w tych zawodach.

Udział poszczególnych fabryk lotniczych w zawodach samolotów transportowych jest Zwycięstwo oblicza się według formuły, która uwzględnia przeciętną szybkość, nośność użyteczną w danym wypadku, wagę zużytych materjałów pędnych, ilość silników i wreszcie ilość punktów. Poszczególne punkty udziela



Wodnopłatowiec transoceaniczny zbudowany w zakładach Dornier w Friedrichshafen z dwoma silnikami Napier Lion. Na tym płatowcu zamierzają anglicy pokonać Atlantyk.

bardzo słaby ze względu na niezwykle ciężkie warunki konkursu. Wzięty będzie tu się: za komfort i bezpieczeństwo pasażerów i pilota, konstrukcję kabiny, długość startu,

długość lądowania, łatwość uruchomienia silnika i wreszcie za cenę kupna.

Jak już powyżej wspomniano, udział w tych zawodach jest niezwykle słaby, pomimo, że konkurować mogą samoloty transportowe, o nośności użytecznej wynoszącej zaledwie 200 klg., przyczem się nie uwzględnia materjałów pędnych (benzyna), oliwy i wody do chłodzenia.

WŁOCHY.

Nauka w lotnictwie. Włoski minister oświaty zadecydował stworzenie doktoratu prawa lotniczego. Jednocześnie z tem zarządzeniem minister wyznaczył jury, która udzieli prawnikom lotniczym dignus intrare. Na czele tej jury stoi prof. Caglialo, który jest podobno jednym z pierwszych uczonych, który się zajmował prawem lotniczem.

STANISŁAW MICHAŁ GRABOWSKI.

Żart Serge'a Ryxe, pilota cywilnego.

(Ciąg dalszy.)

Serge zmiął bilet w dłoni ze wściekłością. Jak śmiała pisać do niego?! I to w imieniu tego wyłysiałego lorda? I znowu — znowu o pieniądzach!!

Chciał wstać od stołu i opuścić Palace. Dzwonił już na kelnera, by zapłacić rachunek, gdy nagle się rozmyślił. Pozostał.

Z błyskawiczną szybkością przemyślał cały plan działania. Da lordowi przychylną odpowiedź. Zresztą sam zaraz pójdzie do tej loży, w której zrodziła się myśl lotu nocnego.

Przeciskając się między stolikami Serge cieszył się w duchu, że już teraz — dzisiaj — za chwilę — zemści się za swe upokorzenie, zemści się za pogardę dla jego osoby i jego uczucia, zemści się za litość nad jego skromnemi dochodami — że zemści się za wszystko to, co w duszy jego zrodziło nienawiść, ból i żal do cudnej, wysmukłej, niebieskookiej, a jednak tak mało tajemniczej Ivette!

V.

Pod przewodnictwem Serge'a wesoła trójka opuściła progi Palace, trzymając się pod ręce i kierując niezbyt pewne kroki za wysoką, barczystą sylwetką Ryxe'a.

Utonęli w mokrej i chłodem przejmującej mgle, nasyconej niezliczonemi kulami świetlnemi latarń ulicznych. Jaskrawe pasma świateł przecinały co chwila plac i ulice we wszystkich kierunkach, — to samochody, autobusy, pojazdy konne, mimo spóźnionej już pory, tasowały — jak talję kart — mieszkańców Paryża, przerzucając ich z jednego końca miasta na drugi. Nowy rok spotykano wszędzie wesoło, bezsennie, czuwając do białego dnia, zmieniając dziesiątki lokali, przechodząc z jednej zabawy na drugą.

Lord Rascal i jego przyjaciel Patrick Horne, śmiali się na głos do wirujących w ich oczach świetlnych plam, do chodnika, okręcającego się pod stopami, do Ivette wreszcie idącej — zdaniem ich — krokiem chwiejnym i bardzo powolnym. Czarna Ivette wtórowaał im wybuchami prawdziwie szampańskiej wesołości.

Zdaje się, że niezbyt daleko trójka nasza zawędrowała. W każdym bądź razie po chwili silne ramiona Serge'a przyszły ze skuteczną pomocą Ivette i Anglikom przy wsiadaniu do karetki samochodowej. Motor zawarczał, auto pomknęło. Dokąd? Czy nie wszystko jedno?!

Siedzenia były miękkie, skórzane — płonęło mętne, blade, usypiające światło nad głowami, — zapuszczone na oknach roletty, pozwalały podróżować w marzeniach na koniec świata. Rozbawiona Ivette bawiła się zrzucaniem lśniących cylindrów z lordowskich głów. Panowie nie protestowali, z flegmą wygładzali wierzchy cylindrów rękawami i wkładali z powrotem nakrycia głów na swe wymuskane uczesania. Od czasu do czasu przypominali sobie nagle, że za chwilę mają odbyć chrzest powietrzny i wybuchali wówczas salwą śmiechu.

Wesoło im się zaczął Nowy Rok, za swe pieniądze dobrze się bawili! Niema dziś rzeczy, na którą by sobie nie mogli pozwolić. Za kilkanaście minut spełni się ich zachcianka, pański kaprys. Wynajęty przez nich człowiek, za obietnicę sowitej opłaty, wystartuje nad Paryż nocny, unosząc ich na pokładzie płatowca.

Dokąd jedziemy? Gdzie jesteśmy? pytał w chwilach przebłysku świadomości Rascal.

— Nie wiem, skądżeż mam wiedzieć... mruczała zasypiająca Ivette.

— Jedziemy na Le Bourget, tutejsze cywilne lotnisko — przekonywał lorda z wielką pewnością siebie jego przyjaciel.

I oto samochód staje. Drzwiczki otwierają się. Znów pomoc Serge'a Ryxe; znów trójka wędruje pod ręce...

Mgła — ciemno. Żadnych świateł. Czują pod stopami asfalt. Przebywają jakichś metrów dziesięć, może trzydzieści. — Idą krok w krok za Serge'em, inaczej zbłądziliby napewno.

— Uwaga! — woła Ryxe.

Tuż przed nim, na asfalcie, zapala się jasno-żółty krąg. To latarka elektryczna w ręku Serge'a. Za swym stożkiem świetlnym, posuwającym się między lampką kieszonkową a chodnikiem, idą: Rascal, Ivette i Horne. Wchodzą do hangaru. Domyślają się, że musi być olbrzymi, chociaż nie widzą go wcale. Panuje nadal czarny, nieprzejrzany mrok.

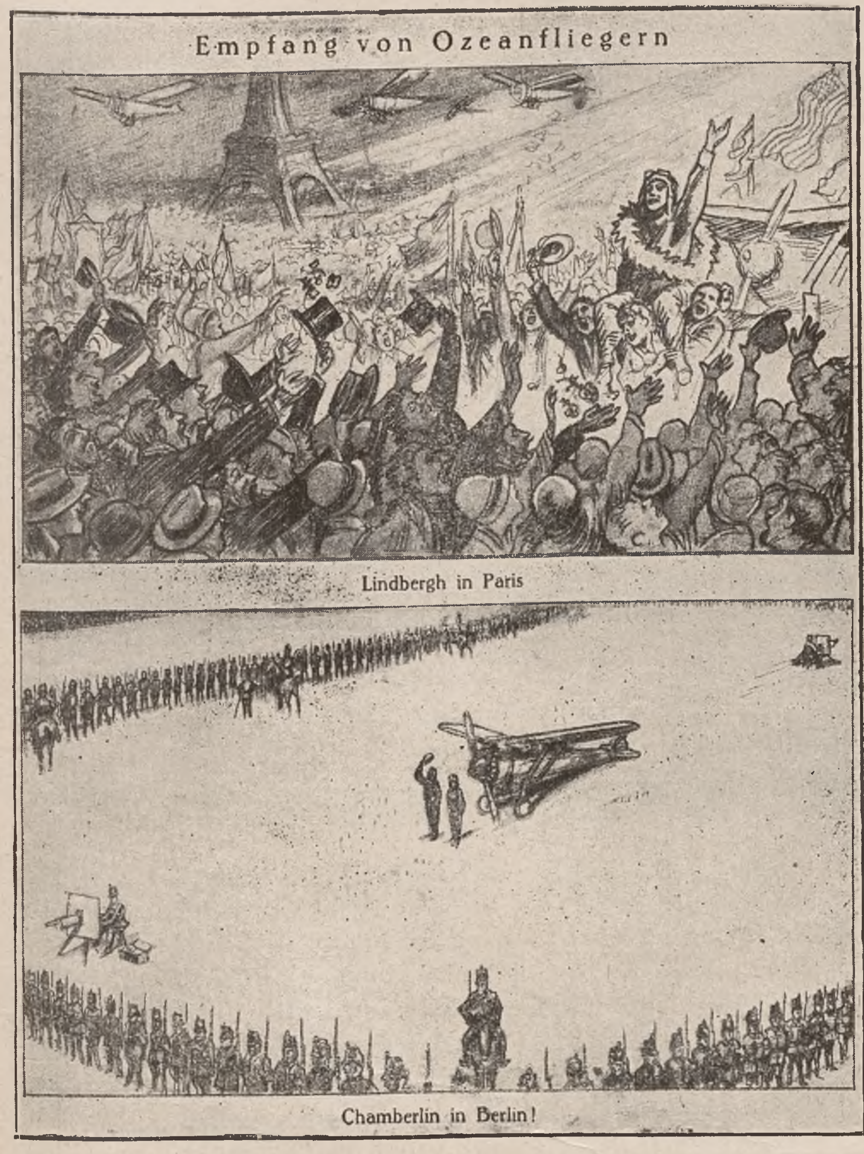
— Ostrożnie! — rzuca Ryxe.

Skręcając na prawo: omijają skrzydła jakiegoś płatowca. Mijają szereg niewidzialnych aparatów. Jakżeż to trudno po ciemku tyle przeszkód wyminąć! Anglikom i tancerce zdaje się, że idą już przeszło godzinę. Nic to dziwnego. — Le Bourget, to przecie port lotniczy sławy światowej, na wielką zakrojony skalę. Hangary wielkich portów muszą być rozległe.

— Nareszcie, moi panowie! — odzywa się w ciemnościach głos Serge'a Ryxe. — Jesteśmy u celu, wyszliśmy już dawno z hangaru, czego pewno nikt z państwa nie spostrzegł. Znajdujemy się teraz na lotnisku, przy wielkim płatowcu pasażerskim, przyszykowanym na dzisiaj rano, do Brukseli.

Światło latarki elektrycznej musnęło platy samolotu, przesunęło się po kadłubie, rozjarzyło refleksy w szybkach okiennych. Jasny krąg świetlny zatrzymał się wreszcie na drzwiach. Dłoń Serge'a drzwi te otwarła, poczem Ivette

Niemcy — państwo bojaźni Bożej.



(Lustige Blätter)

Oto jak karykaturzysta niemiecki przedstawia w jaki sposób przyjmowano lotników transatlantyckich w Paryżu i w Vaterlandzie.

i towarzyszący jej Anglicy, z trudem zresztą i po dłuższych wysiłkach, znaleźli się we wnętrzu ciemnem płatowca. Za nimi wskoczył Serge.

W czarnym mroku zatrzasnęły się drzwi. Zgrzytnął klucz w zamku.

— Tu są fotele, proszę usiąść i cierpliwie zaczekać. Muszę motory zapuścić. Potem dopiero oświetlę kabinę.

Jak długo czekali, któż to może wiedzieć? Tak długo, bądź co bądź, aż wreszcie zadrgał płatowiec, i szybki cicho dzwonić poczęły; zahuczały rozgłośne silniki, rozbijając powietrze wściekłym pędem śmig. Zabłysnął wówczas jasnem światłem szereg lamp elektrycznych w suficie kabiny. Pasażerowie nasi ujrzeli wówczas przed sobą długi wąski przedział, wypełniony rzędami wygodnych skórzanych foteli klubowych. Nad oknami, przykrytemi przez różowe story, zarysowały się splecione sznury siatek do kuferków podróżnych.

Anglicy zamienili między sobą i Ivette'ą spojrzenia porozumiewawcze:

— A więc za chwilkę, już zaraz!

Rozwarły się następnie drzwiczki, prowadzące do kabiny pilota, i ukazała się w nich głowa Serge'a w bronzowym, skórzanym hełmie, z okularami na czole. Kiwnął głową Anglikom — i znikł, zatrzasnąwszy drzwiczki.

Tułów metalowego ptaka drgał bez ustanku. Aż oto — szarpnęły olbrzymią siłą tysiąca niewidocznych pegazów — ruszył naprzód, rzucany przez chwilę po grudzie lotniska i, wyzwolony wreszcie z objęć ziemi, wsparł się na falach powietrznych i na nich szybować począł. Równy, płynny lot świadczył o panującym w głębinach powietrznych spokoju. Rzadko jeno opadał płatowiec na stopniach atmosferycznych, wznosząc się natychmiast w górę i lot swój wyrównując.

Szli na wysokość. Przekroczyli zapewne tysiąc metrów.

Rascal szarpnął roletę — podniosła się sama.

Do szyby okiennej przywarły się trzy podochocone głowy, śledząc płonącym pijanym wzrokiem wspaniałą nocną panoramę stolicy Francji.

Tysiące i miljony drobnych punkcików świetlnych, nad któremi — we mgłę wilgotną bije srebrzysta łuna. Mapa miasta, znaczona światłami latarń ulicznych, okien i witryn reklam i pojazdów. — We wstędze Sekwany odbijają się setki złocistych zygzaków. Płonie szkieletem z żarówek elektrycznych olbrzymia wieża Eiffla.

Wszystko to w dole, nisko — daleko, okręca się zwolna, pochyla płaszczyzną to w tę to w ową stronę. Zataczają koła nad Paryżem.

Rascal przykłada rękę do ucha:

— Co to, Patrick, czyś słyszał?

— Nie, a co? — bąka zagadnięty — i obaj wybuchają śmiechem długim i przeciągłym.

Nagle śmiech ich urywa się. Wszystkie trzy głowy odskakują jednocześnie od szyby i rozglądają się nerwowo dokoła. Oczy zatrzymują się na drzwiczkach do kabiny pilota.

— Jezus Marja! — wykrzykuje Ivette załamując ręce.

(Dokończenie nastąpi).

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.